

Підготовка транспортної інфраструктури харкова і області до проведення матчів фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року

Бабаєв В.М., Харківська національна академія міського господарства

Згідно рішення виконкому УЄФА від 11.12.2009 р. щодо остаточної кількості міст України, які прийматимуть матчі фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, Харків потрапив до цього переліку. Таким чином контролери від УЄФА визнали наявні позитивні здобутки та задовільні темпи підготовки нашого міста та області.

Однак, яким чином ми можемо пересвідчитися у тому, що темпи та обсяги підготовки міста і області дійсно відповідають очікуваням?

З точки зору проектного менеджменту це можна здійснити за допомогою методики освоєного обсягу C/SCSC (Cost/Schedule Control Systems Criteria), яка дозволяє команді проекту виміряти хід та оцінити ефективність виконання робіт проекту або програми, оскільки базується на одночасному поєднанні аналізу цілей, вартості або ресурсів та строків .

У нашому випадку ми можемо зробити це за спрощеною і більш зрозумілою широкому загалу схемою – проаналізувавши стан фінансування реалізації заходів Державної цільової програми (табл.) та її регіональних складових .

Таблиця.

Прогнозні обсяги та джерела фінансування Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, млн. грн.

Джерела фінансування	Обсяг фінансування	У тому числі за роками				
		2008	2009	2010	2011	2012
Держбюджет	21434,9	4553,7	5613,2	5221,6	4121,5	1925,0
Місцеві бюджети	12367,9	1970,6	3677,4	3284,6	3208,9	226,4
Інші джерела	92603,0	15456,1	23057,8	23357,3	18733,4	11998,4
Усього	126405,8	21980,4	32348,5	31863,5	26063,7	14149,7

Зверніть увагу, що саме на 2009 рік припадають найбільші обсяги фінансування виконання конкретних завдань і заходів Державної програми, які, нагадаємо, сформовані на основі вимог УЄФА і гарантій українського Уряду, наданих УЄФА. У свою чергу, відповідні

зобов'язання перед Кабміном України були узяті і виконавцями на місцях – органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, які п. 3 ст. 3 Закону України «Про організацію та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в Україні» визначені відповідальними, зокрема, в частині розвитку транспортної інфраструктури.

Вибірково проаналізуємо стан фінансування заходів Обласної та Міської цільових програм підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу за два роки їх реалізації.

З 21-го завдання Обласної та Міської цільових програм близько третини безпосередньо або опосередковано стосуються розвитку транспортної інфраструктури.

Зокрема, згідно завдання №5 Обласної цільової програми (*Будівництво, реконструкція, капітальний ремонт за європейськими стандартами автомобільних доріг загального користування (міжміське сполучення)*) у межах Харківського регіону до доріг загального користування, що задіяні у проведенні ЄВРО-2012 та потребують поліпшення свого транспортно-експлуатаційного стану, відносяться (рис. 1):

- автодорога М-03 Київ –Харків –Довжанський з приблизним обсягом фінансування в 750 млн. грн. та строком виконання на 2010-2011 рр. робіт з будівництва, реконструкції, капітального ремонту (зокрема, з будівництва автодороги в обхід м. Валки);

- автодорога М-20 Харків –Щербаківка (напрям м. Белгород) з обсягом фінансування в 140 млн. грн. та строком виконання на 2010-2011 рр. робіт з поточного ремонту дорожнього покриття, поновлення технічних засобів організації дорожнього руху на ділянці Харків-КПП «Гоптівка»;

- автодорога Р-51 Харків –Красноград –Перещепине (Новомосковськ) з обсягом фінансування в 416,5 млн. грн. робіт з капітального ремонту на ділянці Мерефа-Перещепине та будівництва ділянки Красноград-Перещепине, яка була введена в експлуатацію у 2008 році.

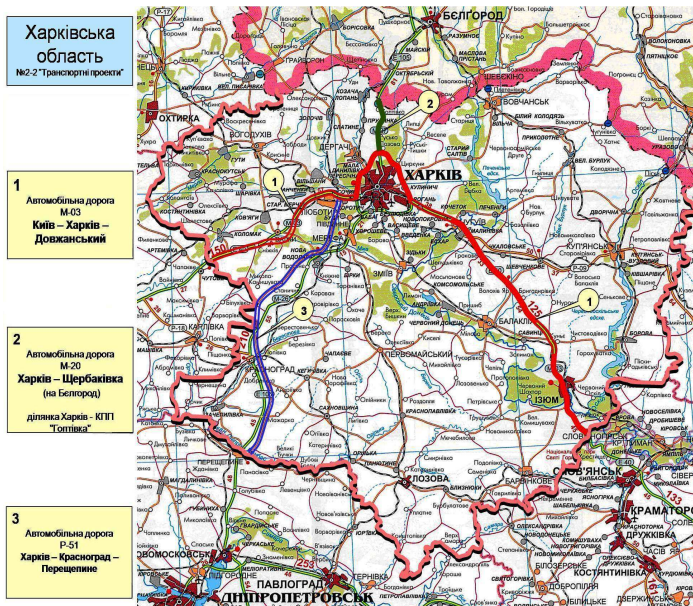


Рис. 1 – Дороги загального користування в межах Харківської області, задіяні у проведенні ЄВРО-2012

У рамках підготовки до ЄВРО-2012 на зазначених дорогах в межах 50-кілометрової зони від Харкова вже облаштовано 15 майданчиків для відпочинку місткістю 514 вантажних або 1393 легкових автомобілів, а також впорядковано 82 об'єкти сервісу, обладнаних місцями для відстою автотранспорту (на 15 вантажних або 40 легкових автомобілів).

Разом з тим, фінансування робіт за вказаним завданнями у 2008-2009 рр. склало лише 53,6%.

Причин виникнення такої ситуації декілька, однак головна провина все ж таки має бути визнана за державою в особі її центральних органів влади, оскільки, як підкреслено у вже згадуваній Державній цільовій програмі: «Оптимальним для України визнається варіант, коли головну роль у процесі підготовки до чемпіонату з футболу повинна відігравати **держава**, яка, зокрема, створює умови для максимального залучення з цією метою недержавних установ та організацій».

З метою виконання завдання №7 (*Створення сучасних систем для забезпечення надання послуг громадського транспорту навколо міст Києва, Донецька, Львова, Харкова та здійснення контролю за безпекою на дорогах, що ведуть до стадіонів*) передбачено:

- оновлення у м. Харкові парку трамвайних вагонів на 70 та парку тролейбусів на 24 одиниці;
- будівництво та реконструкція більш ніж 18 км трамвайних і тролейбусних ліній;

- будівництво, ремонт та реконструкція вулично-дорожньої мережі комунальної власності, насамперед, за такими найбільш важливими напрямками, як «Залізничний вокзал – стадіон «Металіст» і «Аеропорт – стадіон «Металіст»;

- будівництво буферних зон навколо м. Харкова;

- капітальне будівництво та розвиток метрополітену в м. Харкові, зокрема, його 3-ї лінії.

Загальний прогнозний обсяг фінансування за цим завданням з урахуванням додаткових пропозицій, наданих до центральних органів виконавчої влади, складає близько 3,0 млрд. грн.

На виконання цього завдання протягом 2008 року здійснювались роботи на об'єктах транспортної інфраструктури міста, що мають забезпечувати під'їзд від пунктів медичної допомоги та готелів до стадіону «Металіст».

Продовжувалось будівництво і Харківського метрополітену. Однак невизначеність у обсягах та джерелах фінансування, постійне недофінансування викликає великий сумнів, що до 2012 року Олексіївська лінія буде збудована до Харківського аеропорту, як це передбачено відповідною Державною програмою.

На виконання рішення Виконкому УЄФА від 13.05.2009 р. кожне приймаюче місто підготувало та відправило до УЄФА комплексний план мобільності, який регламентує:

- схему організації транспортного обслуговування учасників та гостей турніру між аеропортом, центром міста (фан-зоною), стадіоном, основними об'єктами інфраструктури розміщення;

- використання автобусів-шаттлів для забезпечення пікових обсягів перевезень;

- організацію руху пішоходів та транспорту в периметрі стадіону та навколо нього;

- стратегію використання паркінгів.

В основу розробленого комплексного плану мобільності м. Харкова було покладено як попередній план мобільності (рис. 2), так і спеціально створену модель транспортного забезпечення футбольних матчів, які будуть проводитися у м. Харкові, з урахуванням матеріалів УЄФА «Завдання УЄФА ЄВРО: Транспорт», «UEFA EURO 2012: Назустріч новим сценаріям потреб» та «UEFA EURO 2012: Задачі аеропортів».

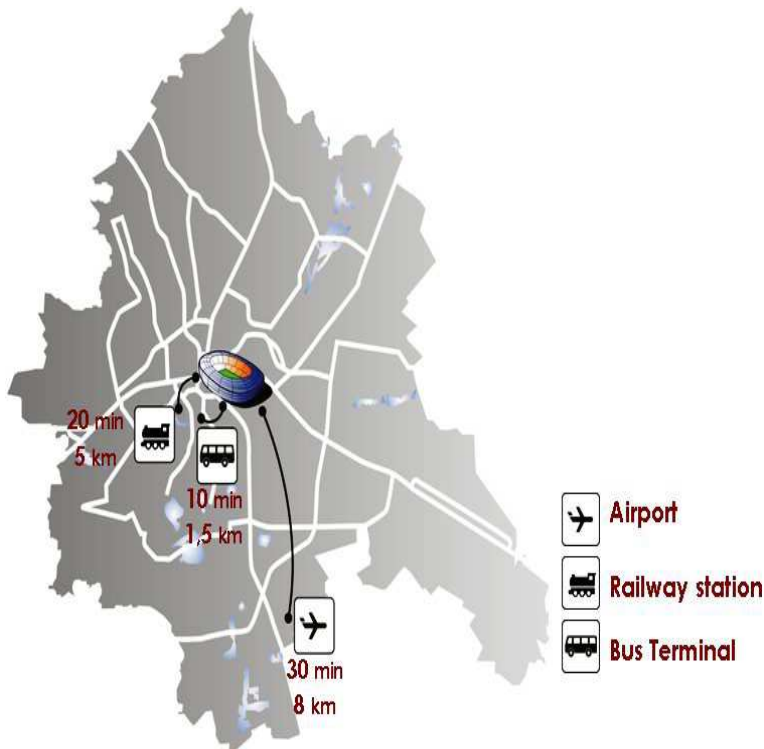


Рис. 2 – Узагальнений попередній план мобільності м. Харкова.

18 листопада 2009 року розпорядженням Кабінету Міністрів України було схвалено Концепцію громадського транспорту та управління дорожнім рухом. Концепція попередньо погоджена з УЄФА та містить дійсно важливі моменти в організації та забезпеченні дорожнього руху за найкращими європейськими зразками.

Однак, наразі ні про які європейські стандарти не може йти мова, оскільки, наприклад, у м. Харкові фінансування робіт за всіма напрямками програми, виконаних упродовж 2008-2009 рр., склало лише 20,2%.

Зрозуміло, що процес внесення змін до показників завдань і заходів цільових програм різних рівнів має відбуватися і відбувається на регулярній основі, як, власне, і уточнення обсягів фінансування. Наприклад, Харківська міськрада на сесії, що відбулася 25 листопада 2009 року, затвердила нову редакцію Міської цільової програми з новим прогнозним обсягом фінансування в 7 684,09 млн. грн.

Однак, навіть зважаючи на всі ті нові реальні цифри, які закладаються у програми, виконання останніх стає не можливим за умов недофінансування, тим більше через відсутність затверджених державного, обласного, міського бюджетів. Так, як це відбувається у цьому році.

Разом з тим слід розуміти, що саме повна та своєчасна реалізація завдань і заходів цільових програм підготовки, не тільки забезпечить проведення чемпіонату у повній відповідності з вимогами УЄФА, але й відіграватиме вирішальну роль у сприйнятті України в світі як зрілої європейської держави, надійного ділового партнера.